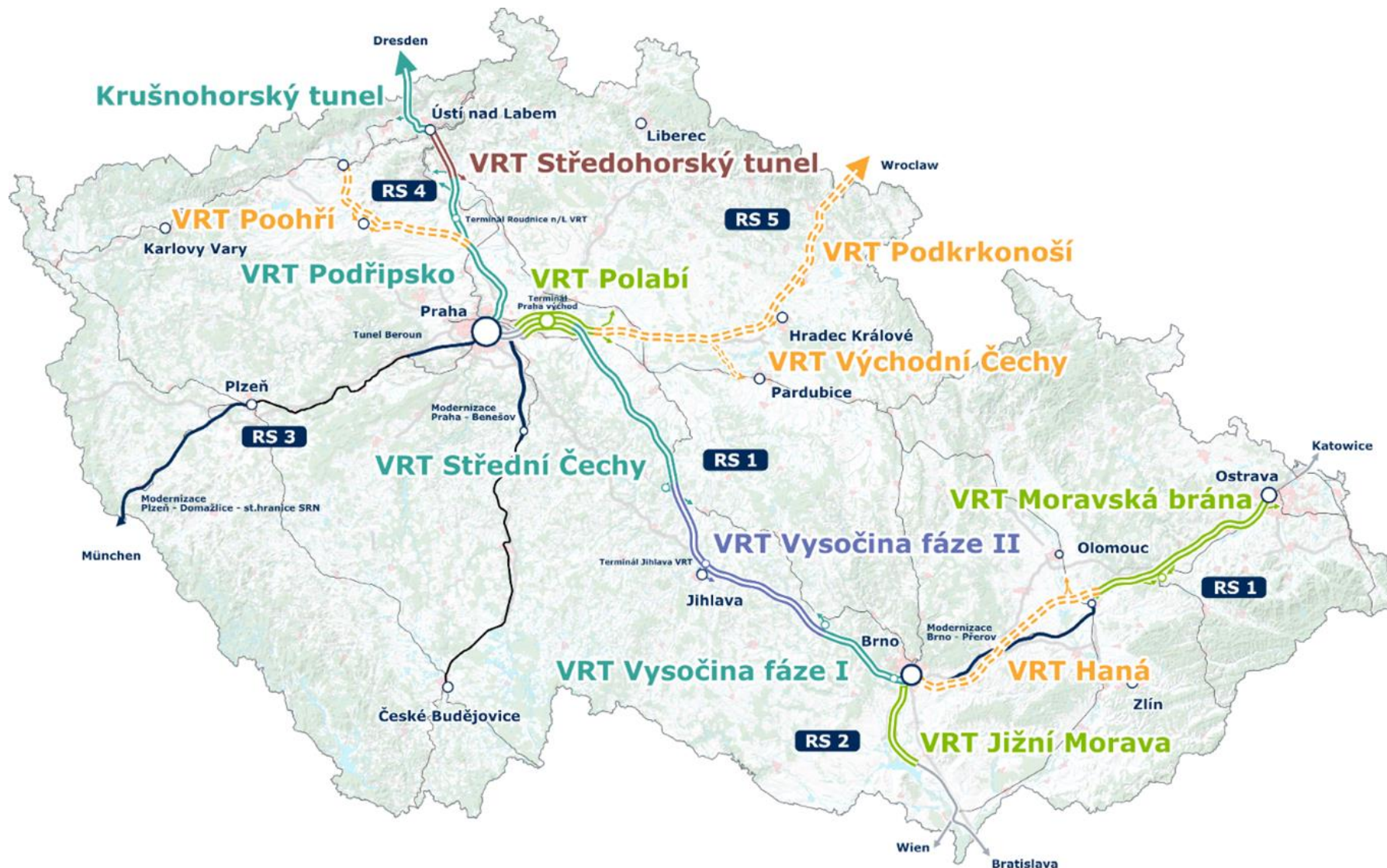
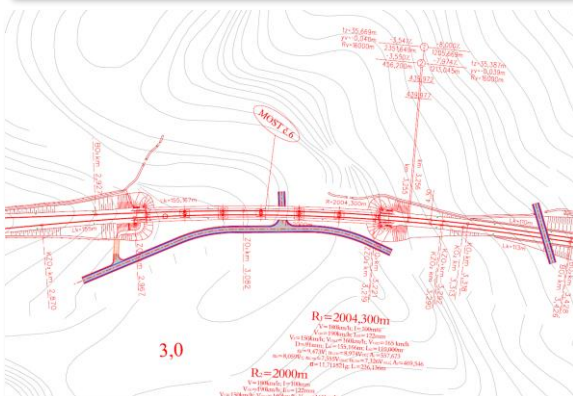
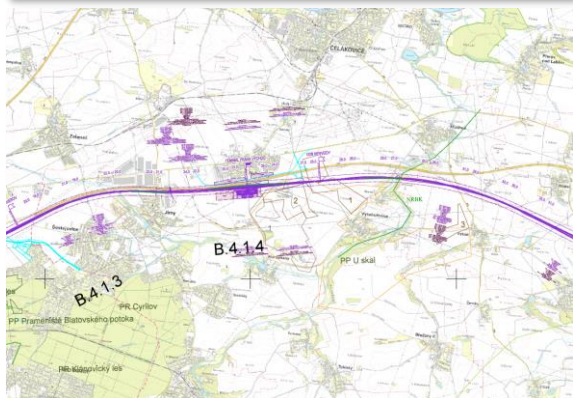


# Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR

# Vysokorychlostní tratě v ČR



# Příprava a projednání výstavby VRT v ČR



## Strategická fáze 2014 až 2018

- ✓ Dopravní politika
- ✓ Politika územního rozvoje ČR
- ✓ Program rozvoje RS v ČR
- ✓ Územní a technická studie



## Před-investiční fáze 2018 až 2023

- Studie proveditelnosti
- Schválení investice (CK MD ČR)



## Územní plánování

- SEA a veřejné projednání
- Aktualizace zásad územního rozvoje kraje



## Územní řízení

- EIA a veřejné projednání
- Dokumentace pro územní řízení
- Vydání územního rozhodnutí



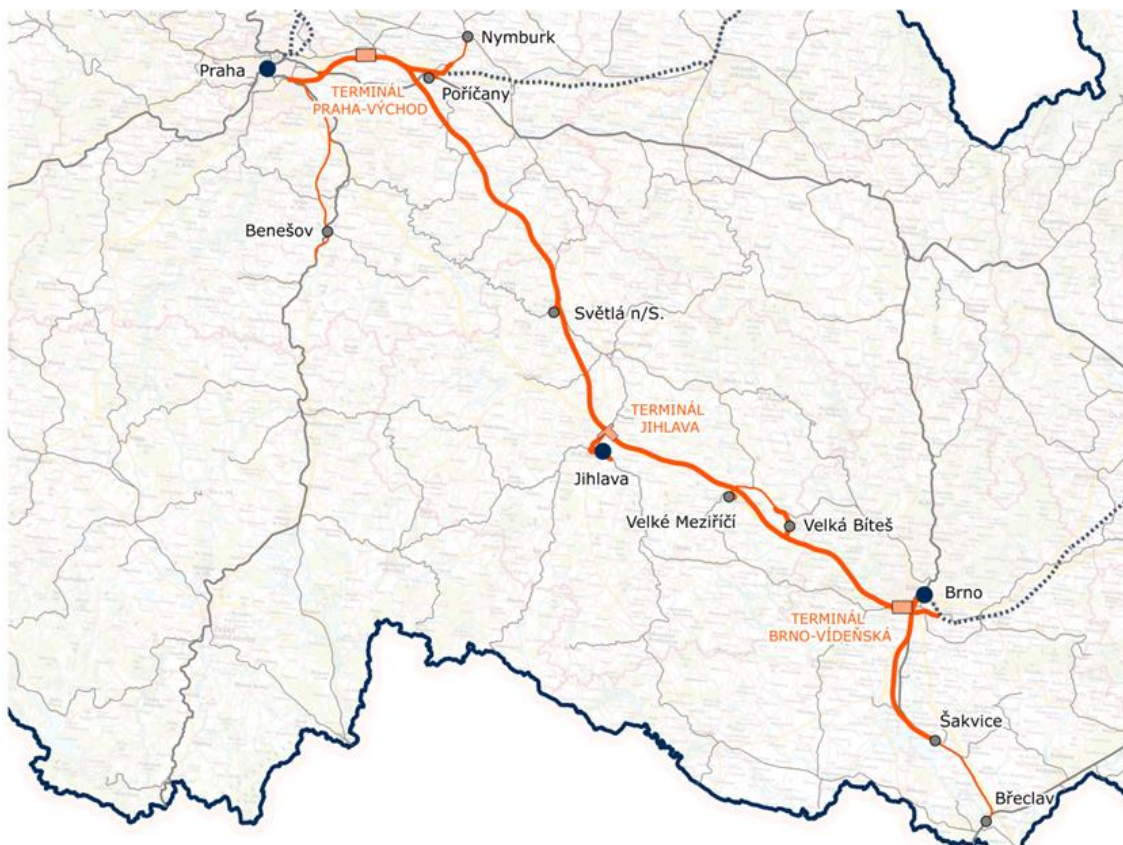
## Stavební řízení 2023 až 2025

- Dokumentace pro stavební povolení
- Majetkoprávní vypořádání
- Vydání stavebního povolení





# RS1/2 VRT Praha – Jihlava – Brno – Břeclav

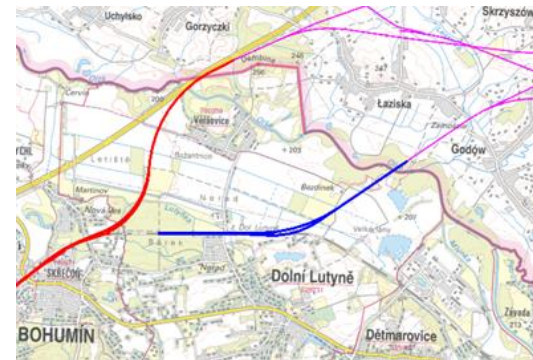


- výhodná rychlost 320 km/h
- **Praha – Brno za 58 minut**
- každý den přes 60 tisíc cestujících
- CBA (ERR) = 7,7 % (bez rizikové přírážky ERR = 10,5 %)
- celkové náklady 320 mld. (vč. rizikové přírážky cca 30 %)
- rozloženo do několika samostatně funkčních etap
- náklady i ekonomické hodnocení obsahuje přestavbu uzlu Jihlava a novou trať Praha – Benešov



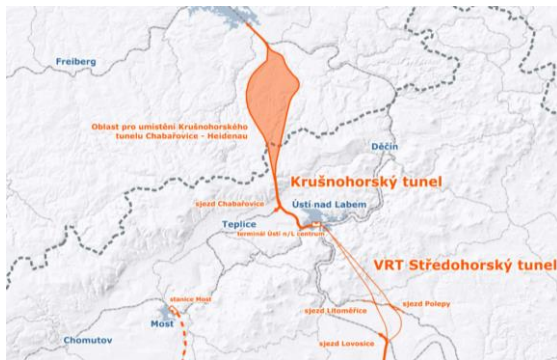
zdroj: SNCF

# RS1 VRT (Brno –) Přerov – Ostrava



- Hlavní trasa je dvoukolejná pouze pro osobní vlaky.
- **Propojení do konvenční sítě:** Nezamyslice, Brodek u Přerova, Prosenice, Hranice na Moravě, **prověřované terminály** Lipník nad Bečvou a Odry.
- V úseku Brno – Přerov prozatím prověření potřeby další kapacity a územní ochrany.
- Maximální provozní rychlost 320 km/h.
- Každý den až 35 tisíc cestujících (největší obousměrné využití VRT v pracovní den).
- Spojení Brno – Ostrava do jedné hodiny (M2+VRT MBI + VRT MBII).
- Celkové investiční náklady s riziky jsou cca 80 mld. Kč a CBA (ERR) přes 11%.
- Řešení **nového železničního napojení ve směru Bohumín – Katowice** společně s polskou stranou (dvě varianty pro AZÚR MSK, běžící SP PL).

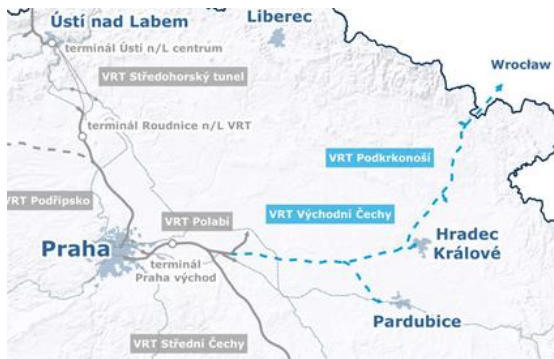
# RS 4 Praha – Roudnice n/L – Ústí n/L – Drážďany



- **Studii proveditelnosti schválila CK MD dne 22. 12. 2020.** Ústí n. L. za 25 minut, Drážďany za 51 minut; návrhové rychlosti 200 (230) až 320km/h; každý den přes 40 tisíc cestujících; CIN cca 140 mld. Kč, ERR = 6,7 %
- Vedení trasy RS 4 v Ústeckém kraji je dále projednáváno na **pracovní skupině**, do které nominovala své zástupce Správa železnic, MD ČR, kraj i města (Ústí n. L., Most, Litoměřice...) a dotčené obce.
- Pro oblast **společného plánování DB Netz a Správy železnic** bylo dosud vypracováno sedm výběrových řízení (včetně řízení projektových prací, kontroly projektu a geologických expertních služeb) a tyto služby byly zadány.
- Připravována **mezistátní smlouva mezi Německem a Českou republikou o výstavbě a provozování tohoto nového železničního spojení.**

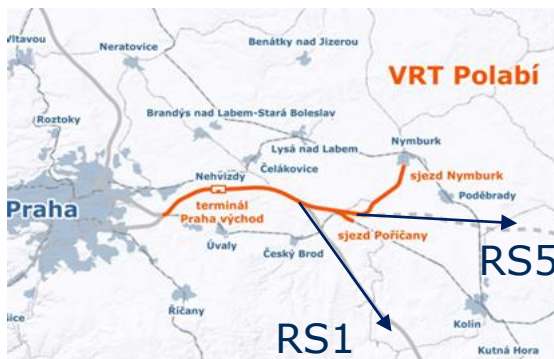


# RS 5 VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław



- Směr rozvoje systému Rychlých spojení RS 5 Praha – Wrocław **propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi**, ve kterých žije dohromady více než 200 tisíc obyvatel.
- Cesta **z Prahy** bude trvat **do Hradce Králové a Pardubic okolo 30 minut**. Dosažitelná je jízdní doba **90 minut do Wrocławu** a okolo 3 hodin do Varšavy.
- Začátek řešeného úseku bude navazovat na VRT Polabí (Praha-Běchovice – Poříčany) s terminálem VRT Praha východ.
- Souhrnné části projektu, zejména **ekonomická efektivnost záměru**, se budou **řešit společně s polskou stranou** v celé délce koridoru, tzn. mezi Prahou a Wrocławí.
- Studie proveditelnosti bude **dokončena za 18 měsíců**.

# RS1 a RS5 Terminál VRT Praha východ



- **Velké počty cestujících**
  - 20 000 včetně přestupů,
  - 4 000 cestujících z IAD a MHD; bus terminál (4 stání)
- **Čtyři nástupiště**
  - délka 440 m u předjízdných kolejí, čtyřkolejná trať, osm kolejí ve stanici
  - ve špičce zastavuje cca 10 vlaků za hodinu
  - dalších 8 vlaků za hodinu bude projíždět, cca 226 vlaků za den projede terminálem
- **Kapacitní parkoviště**
  - 3 000 míst z toho 1 000 v parkovacím domě
  - minimálně 100 míst pro jízdní kola



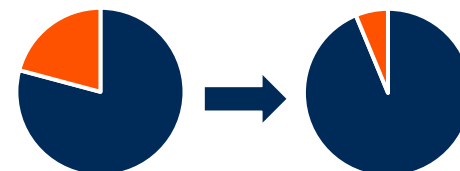
# Přínosy projektu VRT



- VRT představuje **příležitost ke stimulaci hospodářského růstu**. Evropská zkušenost říká, že **realitní trh je ovlivněn budoucí existencí VRT již několik let před začátkem výstavby**.
- Vysokorychlostní železnice je obecně známá jako rychlá dálková doprava cestujících. Svůj velký **význam má i pro dopravu nákladní a regionální**.
- Příležitostí pro nákladní dopravu i regionální dopravu je **uvolněná kapacita konvenčních tratí** poté, co některé dálkové spoje jsou nově trasovány na VRT. Možností je také provoz vysokorychlostních nákladních jednotek po VRT (Eurocarex).

# Širší socio-ekonomické přínosy VRT

- Zvýšení dostupnosti a vyšší spolehlivost dopravy



Čas strávený na pracovní cestě Brno – Praha

- Vznik nových ekonomických center v okolí VRT



- Vyšší důvěra investorů ze zahraničí
- Lepší přístup na trh práce
- Růst příjmů v regionech
- Rozvoj odvětví s vysokou přidanou hodnotou

- Zvýšení hospodářské výkonnosti širšího okolí



- Iniciátor rozvoje v okolí
- Zvyšují produktivitu práce
- Umožňují vyšší specializaci

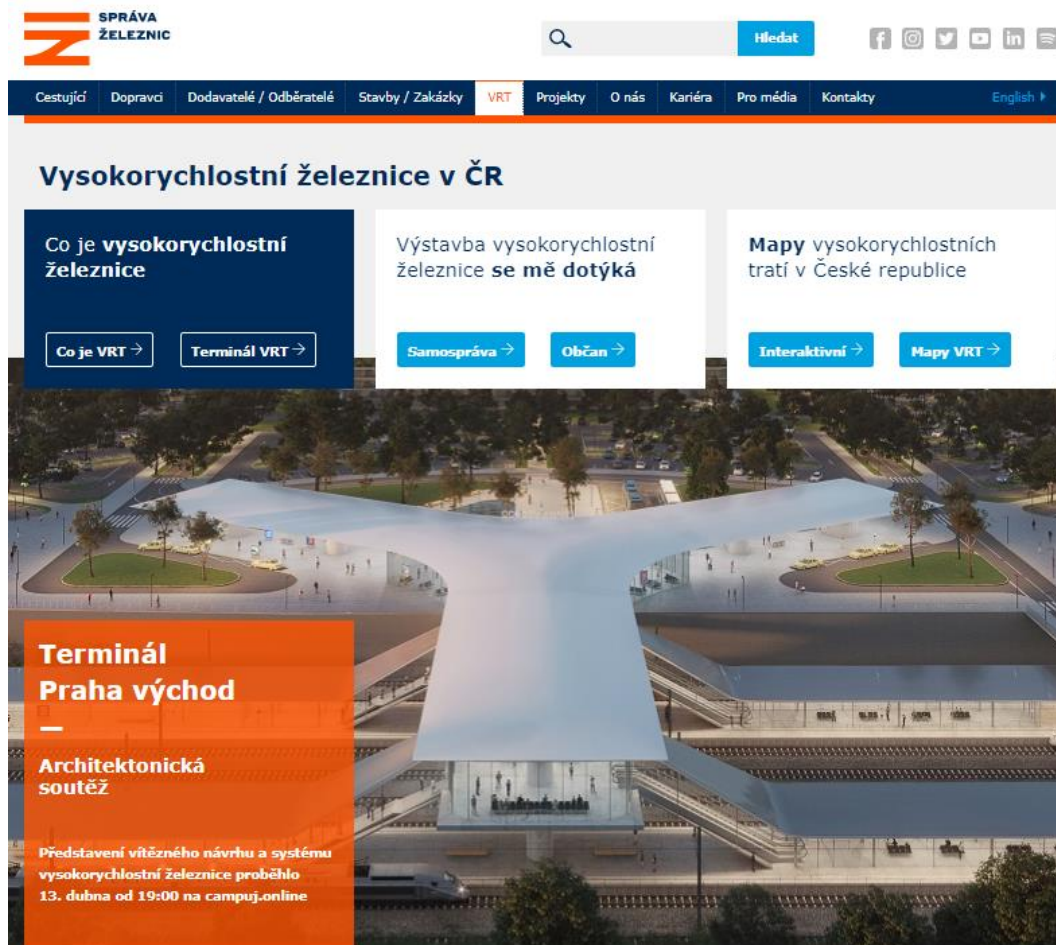
- Posílení konkurenceschopnosti

# Využití francouzského know-how SNCF

- Přebíráme francouzské know-how společností holdingu SNCF
  - **Největší hodnota je v jeho provázanosti a komplexnosti**
  - **Systém tratí LGV s vlaky TGV je úspěšně a bezpečně provozován a optimalizován již 40 let**
- Některá francouzská řešení se odlišují od české praxe
  - **Je vhodné převzít maximum parametrů z Francie (referenční systém)**
  - **Vždy panuje určitá skepse vůči novinkám**
  - **I zkušení dodavatelé se musí učit nové postupy**
  - **Požadujeme zkušené členy týmu projektanta**
- Využíváme odborníky SNCF jako podporu na straně investora
- Vytváříme komplexní **Manuál pro projektování VRT**



# Nový web pro VRT



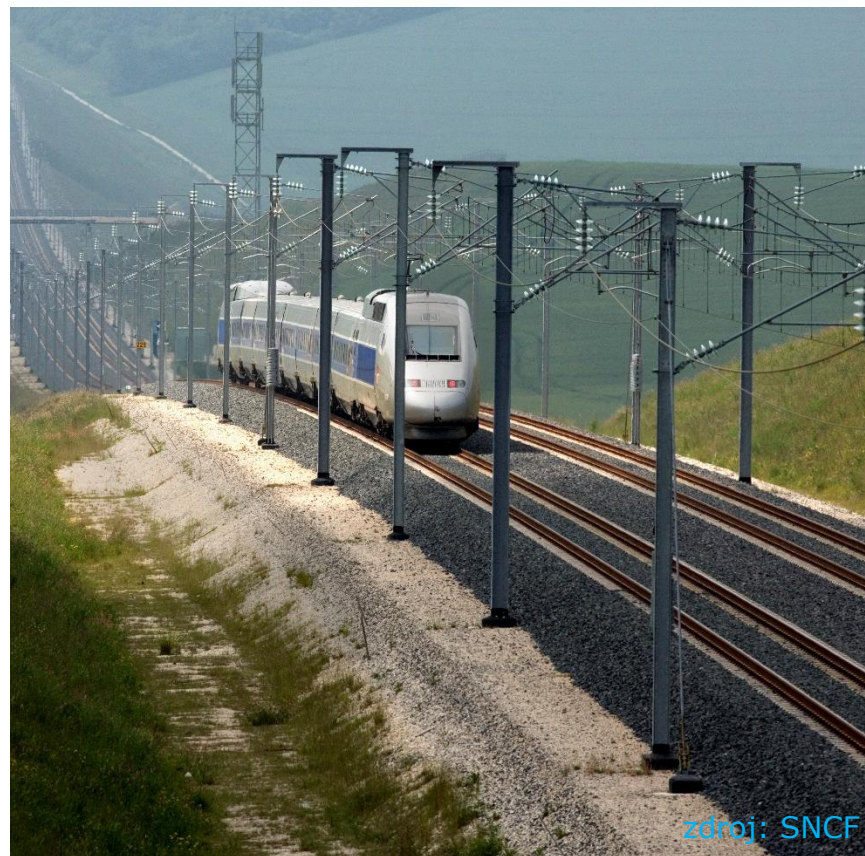
- Na stránce <https://www.spravazeleznic.cz/vrt> vzniká nový informační web pro seznámení veřejnosti s projekty VRT
- Na tomto webu se průběžně aktualizuje obsah o nové často kladené dotazy k problematice VRT

# Děkuji za pozornost

**Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR**  
**[spravazeleznic.cz/VRT](https://spravazeleznic.cz/VRT)**

# Typické parametry českých VRT

- Základní technické parametry:
  - **kompatibilní s TSI (EU)**
  - **know-how SNCF**
  - **osobní doprava**
  - **dvoukolejná trať**
  - **provozní rychlost 320 km/h**
  - **návrhová rychlost 350 km/h**
  - **poloměry oblouků více než 7 km**
  - **sklony až 35 ‰**
  - **napájecí systém 2 x 25 kV AC**
  - **zabezpečovací zařízení ETCS L2**
  - **přístupy k trati a zařízením**
  - **oplocení**
  - **mimoúrovňová křížení**
  - **opatření pro prostupnost krajinou**
  - **údržba v noční provozní přestávce**





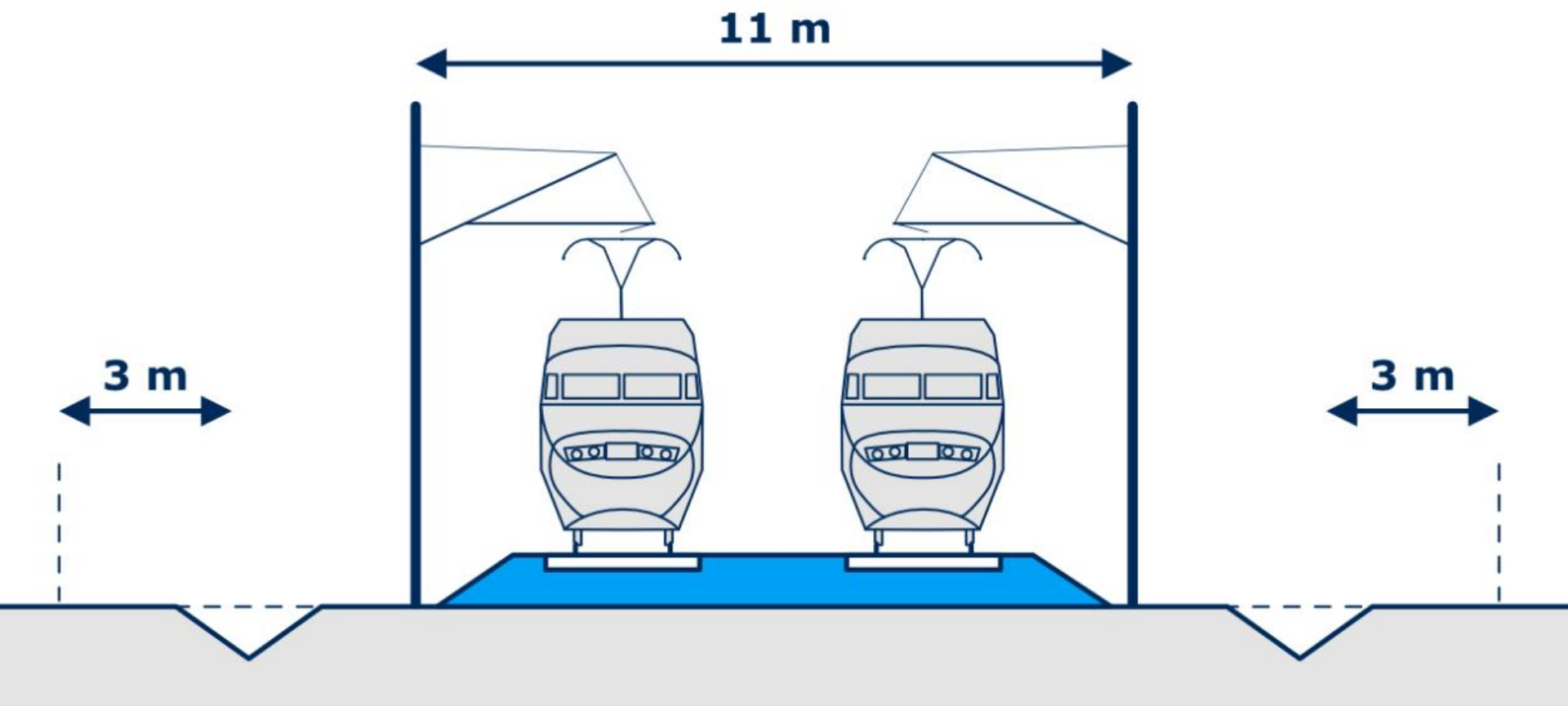
# Podoba českých VRT

- VRT se na první pohled neodlišuje od běžné trati
  - **běžná dvoukolejná trať, ale oplocená a bez úrovnových křížení**
  - **běžné elektrické napájení**
  - **běžné koleje ve šterku**
  - **zbytek tvoří většinou zelené svahy náspů a zářezů**
- Vysokou rychlost umožňuje přímější vedení trati v krajině
- Výsledná šířka tratě závisí na jejím výškovém umístění
  - **asi 30 až 40 metrů šířky**





# Trat' vedená v úrovni terénu





zdroj: SNCF

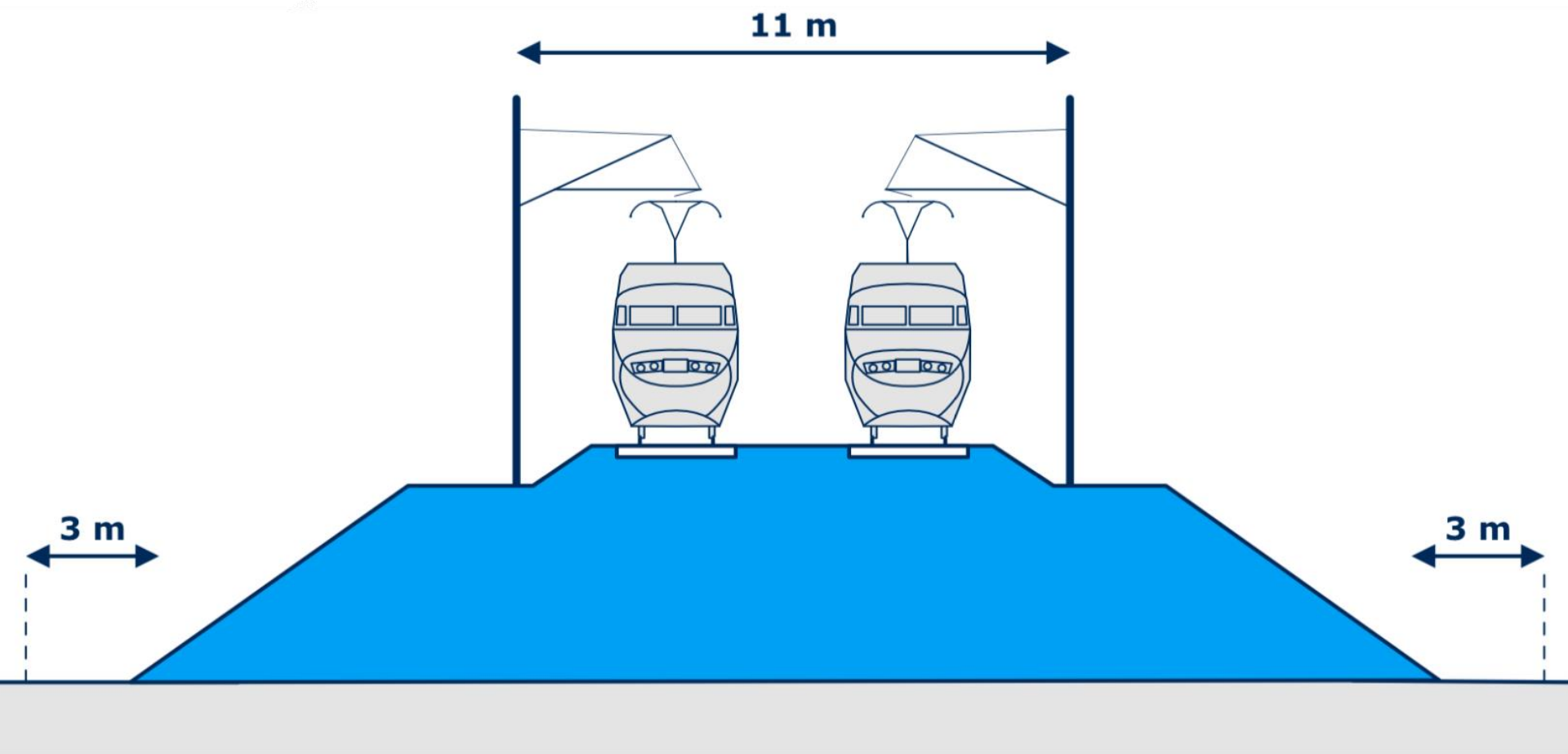
## VRT v zemědělské krajině

Neomezuje hospodaření v okolí



Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR

# Trat' vedená na náspu







zdroj: SNCF

## VRT v krajině

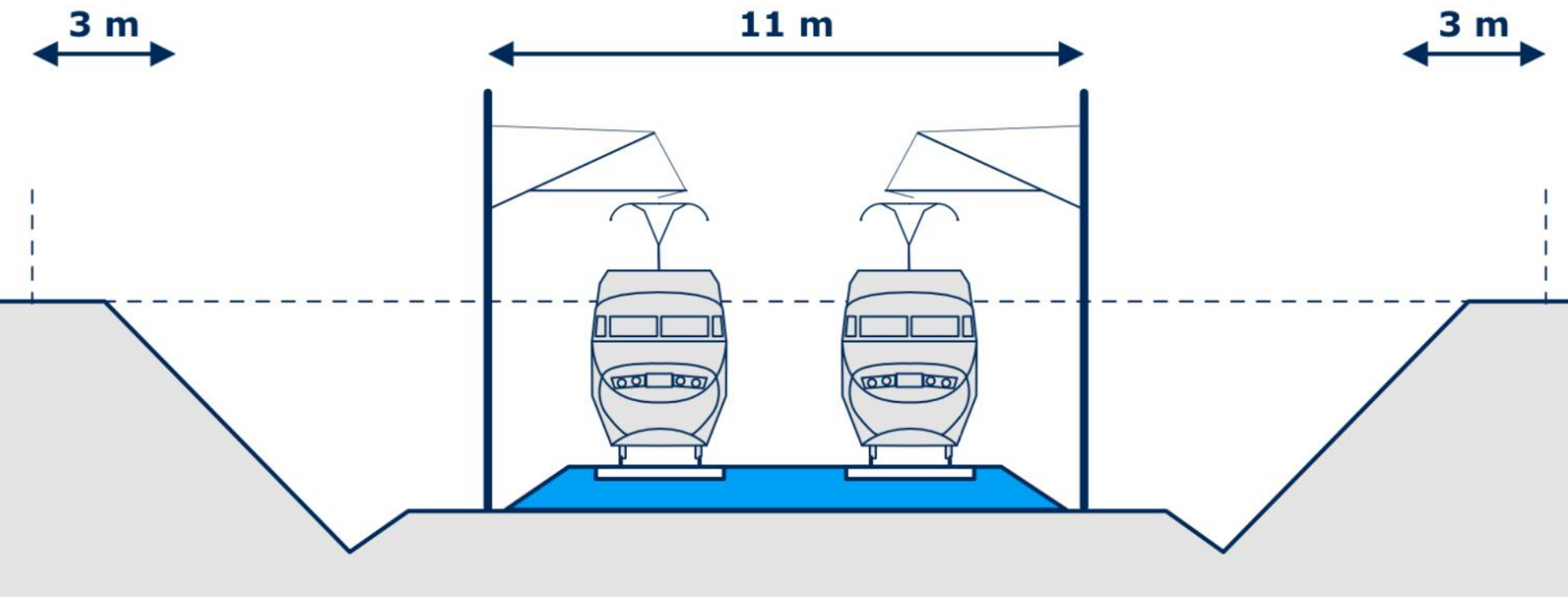
Neodvede vodu z krajiny



Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR



# Trat' vedená v zářezu





zdroj: SNCF

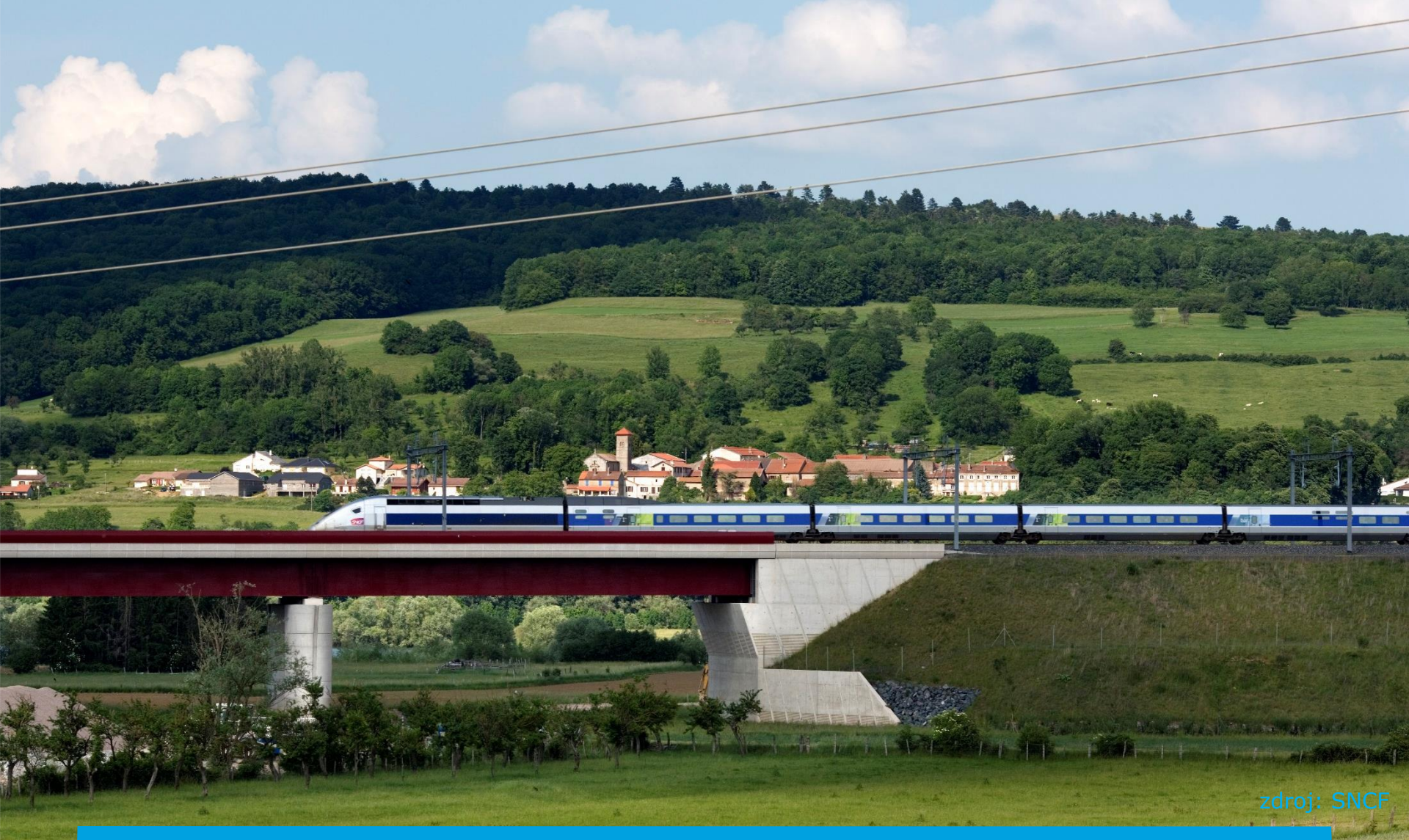
## VRT v krajině

Nepřevyšuje vzrostlé stromy



Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR





## VRT na mostě



Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR





zdroj: DB

## Souběhy s dálnicí

Omezení fragmentace krajiny



Aktuální stav realizace VRT/RS v ČR